POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 6 | WARSZAWA, CZERWIEC 1935 | ROK 2



ORĘDZIE PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

Marszałek JÓZEF PIŁSUDSKI życie zakończył. Wielkim trudem Swego życia budował siłę w Narodzie, genjuszem umysłu, twardym wysiłkiem woli Państwo wskrzesił. Prowadził je ku odrodzeniu mocy własnej, ku wyzwoleniu sił, na których przyszłe losy Polski się oprą. Za ogrom Jego pracy danem Mu było oglądać Państwo nasze jako twór żywy, do życia zdolny, do życia przygotowany, a armję naszą—sławą zwycięskich sztandarów okrytą. Ten największy na przestrzeni całej naszej historji Człowiek z głębi dziejów minionych moc Swego Ducha czerpał, a nadludzkiem wytężeniem myśli drogi przyszłe odgadywał. Nie Siebie tam już widział, bo dawno odczuwał, że siły Jego fizyczne ostatnie posunięcia znaczą. Szukał i do samodzielnej pracy zaprawiał ludzi, na których ciężar odpowiedzialności skolei miałby spocząć. Przekazał Narodowi dziedzictwo myśli o honor i potęgę Państwa dbałej. Ten Jego Testament, nam żyjącym przekazany, przyjąć i udźwignąć mamy. Niech żałoba i ból pogłębią w nas zrozumienie naszej—całego Narodu—odpowiedzialności przed Jego Duchem i przed przyszłemi pokoleniami.

Prezydent Rzeczypospolitej
Ignacy Mościcki

Warszawa - Zamek, 12 maja 1935 roku.

Przestało bić serce, które czuło za miljony, przestała pracować dla Polski myśl genjalna i wola niezłomna Wodza, który przez walkę i znojny trud całego życia, wyprowadził Naród z niewoli, okrył sławą zwycięstwa armję polską i wiódł Rzeczpospolitą ku wielkiej przyszłości mocarstwowej.

Dobrze zasłużył się Ojczyźnie Pierwszy Jej Żołnierz i Budowniczy, Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski.

Przed laty piętnastu z Jego rozkazu wzniosła się ponownie nad Bałtykiem morska bandera Polski. Ziemię pomorską, ziemię Bolesława Chrobrego wziął w posiadanie miecz, wykuty w ogniu walki orężnej przez Józefa Piłsudskiego. Pod osłoną tego miecza — w wyścigu pracy nakazanym przez Niego — polski brzeg morski, praca polska na morzu, staje się fundamentem siły, Wskrzeszonej przez Niego Drugiej Rzeczypospolitej.

Danem było Lidze Morskiej i Kolonjalnej, że Marszałek Józef Piłsudski, jako Członek Honorowy, przewodził duchowo jej pracy. Składając w bólu synowskim hołd pamięci Wielkiego Ducha naszej Ojczyzny, ślubujemy wierną służbę Polsce na morzu, żołnierską służbę spuściźnie, którą nam zostawił, ślubujemy mieć za najwyższe prawo i nakaz Wielkiem Życiem pisany testament Wodza.

RADA I ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Pan Minister W. R. i O. P. do młodzieży

Minister W. R. i O. P. Wacław Jędrzejewicz wygłosił przez radio następujące przemówienie do młodzieży:

Młodzi przyjaciele!

Tak niedawno wznosiliście okrzyk: „Niech Żyje Marszałek Piłsudski"... Okrzyku tego nigdy już nie powtórzycie.

Rośliście z myślą, że Ten, który odszedł, ukochany Marszałek, zawsze się troszczy o Polskę i zawsze o was też myśli... a dziś zostaliśmy sami, bo Pana Marszałka już niema na ziemi.

Wiedzieliście dobrze — więcej nawet, czuliście duszami waszemi, że Marszałek kochał dzieci, a w młodzieży młodą Polskę widział, boć taką będzie nasza ojczyzna, jakimi w niej ludzie będą, jakimi będziecie wy.

I uwierzył nam Ten, który z kajdan wyzwolił nasz kraj i nowe państwo zbudował, że wy, młodzi, kiedy dorośniecie, to miłować będziecie ojczyznę — jak On.

A ta miłość Marszałka Piłsudskiego do Polski była inną niż przeciętnych ludzi. Przesiąknięta ona była poczuciem odpowiedzialnej, rzeczywistej pracy dla państwa. Pełna była wewnętrznej karności i dyscypliny żelaznej w stosunku przedewszystkiem do siebie samego, a następnie do innych. Miłość ojczyzny u Marszałka wyrażała się w trudnej, zapamiętałej i pełnej oddania służbie dla Polski.

Bo miłować trzeba nietylko uczuciem i myślą, lecz każdym uczynkiem. Cokolwiek czynić będziecie w życiu, a nawet, co dzisiaj czynicie — to z myślą o Polsce, jak to czynił On. Ucząc się, kształcąc, rozwijając, starać się będziecie o to, by państwo polskie dobrych miało obywateli, godnych imienia Polaka.

O ileż wam łatwiej pracować w wolnej polskiej szkole, niż Jemu to było sądzone, kiedy wiekiem wam był równy.

Mały chłopczyk, Ziukiem pieszczotliwie przez matkę zwany, marzył o tej chwili gdy będzie mógł walczyć o wolną Polskę.

Duszę swoją młodą do walki zaprawiał, ucząc się, by w walce być sprawnym i pożytecznym. A kiedy walkę rozpoczął jako młodzieniec, a nawet potem już, kiedy przewodził buntowi przeciw niewoli, to przecież o was myślał, dla przyszłych pokoleń Polski się mozolił w tym trudzie nieopowiedzianym, w tej ciągłej ofierze życia.

Dla przyszłej wolnej Polski, dla was, młodzi.

Wy już Mu dziś nic dać nie możecie, lecz w codziennej pracy, kształcąc się, sposobiąc do służby ojczyźnie, myślcie jak On i myślcie o Nim.

Gdy to czynić będziecie, dusza najlepszego Polaka Józefa Piłsudskiego rozpromieni się i rozraduje.

Uczyliście się wszyscy, dziewczęta i chłopcy, ze szkół powszechnych, gimnazjów, szkół zawodowych, historji naszej ojczyzny. Wśród wieków tej historji spotykaliście nazwiska wielkich królów i wodzów, których pamięć trwa do dnia dzisiejszego, choć żyli i pracowali dla Polski tak dawno, czasem kilkaset lat temu. Każdy z was zna życie i czyny wielkich naszych mężów, którzy tworzyli dumną historję naszą, którzy są naszą chlubą i chwałą.

A teraz wiedzcie o tem, drodzy moi przyjaciele, że Pan Marszałek był największym w naszej historji polskiej człowiekiem. Do szeregu drogich każdemu Polakowi nazwisk naszych bohaterów przybywa nowe: Józef Piłsudski i odtąd On, będący dziś w za światach, kroczyć będzie na czele grupy najwybitniejszych Polaków, jakich wielka Ojczyzna nasza wydała. Za nim staną: Traugutt, Dąbrowski, książę Józef i Kościuszko, Sobieski i Batory, Żółkiewski i Zamoyski, Jagiełło i Chrobry i tylu innych. I to jest wielki poczet mężów, których życie uczyć nas będzie o służbie dla Polski.

A my tu na ziemi, oddajemy Marszałkowi Piłsudskiemu hołd, tak, jak w Polsce oddawano hołd wielkiemu i kochanemu królowi.



Przed Trumną Marszałka odbyła się ostatnia defilada wojska.

Odszedł na zawsze

W niedzielę 12 maja o godz. 20.45 zakończył życie Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski.

Mimo, że oddawna nadwątlone zdrowie, pogłoski o groźnej chorobie Marszałka budziły poważne obawy, to wieść o Jego śmierci wstrząsnęła całem życiem Polski. Śmierć jest losem ostatecznym każdego, ale, gdy zabiera kogoś, kto jest podwaliną całego naszego życia, wydaje się brutalnem pogwałceniem natury i nie chce się pomieścić w naszej świadomości.

Jakże straszliwą jest śmierć Marszałka Piłsudskiego, który skupiał w sobie istotną treść życia polskiego, który to życie tworzył. Zbyt ograniczoną jest mowa ludzka, aby wyrazić uczucia, które miotały każdym z nas, gdy odchodził na zawsze Wódz Narodu. Najwznioślejsze słowa zatracają patos, są za małe, za powszednie dla wysłowienia ogromu czynu, dokonanego przez Józefa Piłsudskiego, otchłani bólu, jaki przeniknął naród cały na wieść o Jego zgonie.

I teraz, gdy spoczął już na zawsze wśród grobów królewskich na Wawelu, gdy serce Jego, co już nie bije dla narodu, ma być złożone u stóp ukochanej Matki, i teraz jeszcze każde słowo, które ma o Nim mówić, wydaje się zbyt słabe, bo jakichżeby słów potrzeba, aby wyrazić wielkość Marszałka Piłsudskiego, aby wyrazić piękno i wzniosłość każdego czynu Jego życia.

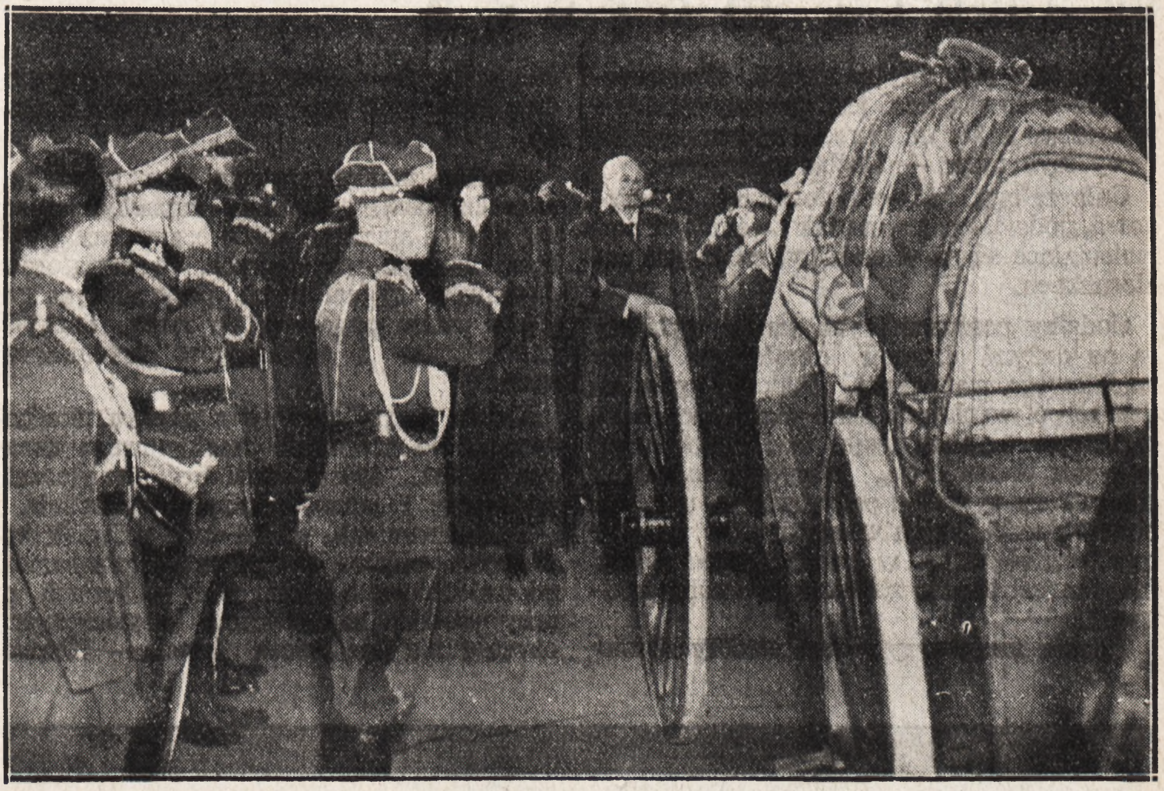
Urodzony w dniu 4 lipca 1867 roku w Żułowie w pow. święciańskim, wzrastał w atmosferze, przesiąkniętej duchem wzniosłego patrjotyzmu. Dusza dziecka kształtowała się pod wpływem matki, która wierzyła niezłomnie w odzyskanie niepodległości przez walkę z wrogami Polski aż do zwycięstwa.

Gimnazjum rządowe w Wilnie, do którego został oddany w r. 1875, nie osłabiło wpływu domu; przeciwnie zetknięcie się z żywiołem rosyjskim, przykrości i upokorzenia rodziły w Nim wolę czynu. To też już w szkole zakłada kółko samokształceniowe, a następnie na uniwersytecie charkowskim rzuca się w wir konspiracyjnego życia młodzieży. Aresztowany w Wilnie w r. 1888, zostaje skazany na 5 lat zesłania do wschodniej Syberji.

Powróciwszy do Wilna w r. 1892, staje na czele organizującej się Polskiej Partji Socjalistycznej, w której ramach widzi największe możliwości do walki z zaborcą. Rozwija wszechstronną działalność organizatora, publicysty i wychowawcy, staje się duszą ruchu niepodległościowego. Aresztowany powtórnie w r. 1910, osadzony w Cytadeli warszawskiej, w Dziesiątym Pawiloniet, po przewiezieniu do Petersburga zbiega przy pomocy przyjaciół i osiada w Krakowie. Od tej chwili nie ustaje już w niezmordowanej działalności, zmierzającej ku wywalczeniu niepodległości Polski. Kiedy niezrozumienie w kraju i brak poparcia ze strony rządu japońskiego nie pozwala mu wykorzystać wojny rosyjsko - japońskiej, niezrażony niepowodzeniem organizuje bojówki P. P. S. do walki z najeźdźcą. Zdając sobie jednak sprawę z nikłości wyników tej akcji, postanawia stworzyć realną siłę zbrojną. I wówczas, gdy „trzeźwo patrzący" politycy zrezygnowali już z „marzeń" o niepodległości, Piłsudski jakby w proroczem widzeniu nadchodzących wypadków organizuje w Galicji Związek Strzelecki.

A gdy przyszła zdawna oczekiwana przez Niego zawierucha wojenna, bierze w swoje ręce inicjatywę, tworząc Legjony Polskie. Nie lęka się ciężaru odpowiedzialności, jaki Nań składa historja i ludzie, nieufni w możliwość urzeczywistnienia „szaleńczych" planów i odtąd już — aż do ostatniej chwili życia — dźwigać będzie to brzemię olbrzymie. Z odpowiedzialności tej zdaje sobie sprawę, czy to w czasie uciążliwych walk frontowych, czy też podając się do dymisji w dniu 26 września 1916 r., gdy nie może uzyskać od mocarstw centralnych dostatecznej gwarancji co do przyszłych losów Polski. Bierze tę odpowiedzialność na siebie, rozwija energiczną antyniemiecką działalność konspiracyjną Polskiej Organizacji Wojskowej, gdy, odmawiając przysięgi, warującej przymierze oręża polskiego z Niemcami i występując w dniu 24-go czerwca roku 1917 z Tymczasowej Rady Stanu, zrywa ostatecznie z państwami centralnemi.

Aresztowany przez Niemców w dniu 22 lipca r. 1917, zostaje wywieziony do Magdeburga, skąd wyzwala go dopiero po roku rewolucja niemiecka. Po powrocie do kraju w dniu 10 listopada r. 1918, kiedy słowo przyoblekało się w ciało, kiedy cel marzeń



Kondukt żałobny opuszcza Belweder.

i trudów stawał się rzeczywistością, w Jego ręce przekazuje władzę zarówno Rada Regencyjna, jak i Rząd Ludowy w Lublinie. Objąwszy władzę nad krajem, jako Naczelnik Państwa i Wódz Naczelny, bierze na siebie trud budowania Państwa, kładzie jego podwaliny, wywalczając granice, zakreślając ramy dla przyszłego ustroju Polski.

A choć w roku 1922 usuwa się w zacisze domowego ogniska, poświęcając się pracy pisarskiej, to jednak w trosce o przyszłość ukochanej nad wszystko Ojczyzny nie przestaje być wychowawcą narodu, jest czujnem sumieniem społeczeństwa.

W r. 1926 bierze znów na swe barki ciężar odpowiedzialności za przyszłe losy Polski, a choć nie przyjmuje dokonanego przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 31 maja wyboru na Prezydenta Rzeczypospolitej, pozostaje na stanowisku Ministra Spraw Wojskowych i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, to jednak opieką otacza nietylko wojsko polskie, stawiając je wśród najlepiej zorganizowanych armij europejskich, ale jednocześnie skupia w swoich rękach całą rzeczywistość polską, jest jej ośrodkiem, jej kamieniem węgielnym. Do ostatniej chwili — mimo ciężkiej, zdradliwej choroby — tworzy historję Polski, nadając kierunek jej polityce zagranicznej, wpływając na prace ustawodawcze Sejmu, będąc potężnym autorytetem moralnym, który wyciska piętno na wszystkich dziedzinach teraźniejszości polskiej. To też dziś, gdy Go nagle w Polsce zabrakło, gdy przestało bić to Wielkie Serce, tchnące przeczystą miłością ku Ojczyźnie, gdy nie pracuje umysł, co przed innymi wybiegał w przyszłość, szukając właściwej drogi, którąby wiodła ku najszczęśliwszej kraju przyszłości, gdy odchodzi Twórca i Budowniczy Polski, jej nieutrudzony Żołnierz i genjalny Wódz, nie dziw, że braknie słów dla wyrażenia żalu i bólu, nie dziw, że, stając nad Jego grobem, czujemy, że kończy się wielka epoka naszych dziejów, twórcza epoka Zmartwychwstałej Polski i jej odbudowy. Kończy się epoka, którą śmiało nazwać możemy — epoką Marszałka Pilsudskiego, bo On był jej Twórcą, bo zawdzięczamy ją trudom całego Jego życia, niezłomnej Jego wierze i woli czynu.

J. L.

Wachta morska

Nareszcie jesteśmy w morzu. Opuszczony przed chwilą port jest jeszcze wyraźnie widoczny, a już na okręcie rozpoczyna się nowy tryb życia — służba pochodowa.

Cała załoga, tak pokładowa jak maszynowa, podzielona jest na tak zwane wachty, zmieniające się co 4 godziny, na swych posterunkach.

Godziny poszczególnych wacht wybijane są na dużym dzwonie okrętowym przez wachtowego marynarza. Podczas gdy jeden zespół wachtowy pełni służbę, pozostałe częściowo wypoczywają, częściowo zajęte są pracą porządkową. Wszystko to jednak odbywa się w stałem pogotowiu na wszelkie ewentualności, jakich w morzu nie brak. Pod tym względem już w czasie pokoju służba morska jest bardzo zbliżona do służby frontowej.

Zajęcia marynarzy jednej wachty służbowej są bardzo różnorodne, tak pod względem fachowym jak i warunków samej pracy.

Obsługa maszyn pracuje w gorących pomieszczeniach, wdychając zapachy smażonej oliwy i smarów, wśród bezustannego hałasu maszyn okrętowych, wentylatorów, dzwonków sygnałowych, przy stałym napięciu uwagi przykutej do tarcz licznych manometrów i wskaźników automatycznych.

Każdy sygnał podany z mostku nawigacyjnego do przedziału maszynowego oznacza rozkaz, który musi być niezwłocznie wykonany z jaknajwiększą dokładnością.

W kotłowniach, wśród żaru palenisk kotłowych palacze śledzą nad utrzymaniem odpowiedniego ciśnienia pary w kotłach, co przy wielkich szybkościach nowoczesnych okrętów nie jest rzeczą łatwą. — Elektro-



Kondukt pogrzebowy mija kościół Św. Krzyża

technicy czuwają nad stanem linij świetlnych, siłowych i telekomunikacyjnych. Radjotelegrafiści dzień i noc utrzymują komunikację ze stacjami radjowemi, odbierają komunikaty meteorologiczne, rozkazy Dowództwa Floty i wszelkie inne wiadomości płynące zewsząd przez eter.

Służbę morską w najściślejszem tego słowa znaczeniu pełni wachta załogi pokładowej, ona bowiem styka się bezpośrednio z żywiołem morskim. Pierwsze miejsce zajmuje tutaj sternik, zadaniem którego jest utrzymanie wyznaczonego mu przez oficera wachtowego kursu t. j. kierunku w jakim okręt iść powinien. Narzędziem jego pracy jest koło sterowe i kompas według którego orjentuje się co do kierunku okrętu. Sternik niema prawa samowolnie zmieniać kursu, uczynić to może jedynie na wyraźny rozkaz oficera.

Na skrzydłach mostku, po prawej i lewej stronie koła sterowego stoją sygnaliści zaopatrzeni w doskonałe lornetki, przez które bezustannie i pilnie obserwują widoczny dokoła horyzont morski i o każdem swojem spostrzeżeniu meldują natychmiast oficerowi wachtowemu. Jeżeli podróż odbywa się w zespole, część sygnalistów przeznaczona jest do sygnalizacji z innemi okrętami. Praca ich wymaga znacznego napięcia uwagi oraz wielkiej zręczności.

Inna część załogi pokładowej przeznaczona jest do obsady łodzi ratunkowej i musi być w stałem pogotowiu, aby na każde wezwanie móc być na stanowisku. Tutaj również niezbędna jest wielka sprawność i odwaga. Zadaniem tej załogi jest ratować tonących. Na sygnał alarmowy: „człowiek za burtą“ w mgnieniu oka załoga obsadza wiszącą jeszcze na żurawiach łódź ratunkową. Podczas gdy okręt zwalnia bieg łódź tę za pomocą bloków i lin spuszczają inni marynarze do wody, bez względu na stan morza, poczem, obsada łodzi błyskawicznie odczepia haki bloków ją ciągnących i jednem uderzeniem wioseł odbija się od okrętu, dążąc na ratunek tonącemu.

Pozatem idą chłopcy okrętowi i kucharze, którzy są również bezustannie zajęci. Pierwsi utrzymują łączność między mostkiem Dowódcy a resztą załogi, drudzy zaś dbają aby dla każdej zmiany wachty przygotować syty i smaczny posiłek, konieczny dla podtrzymania sił i sprężystości marynarzy podczas pracy. W razie alarmów rola wszystkich marynarzy zmienia się automatycznie przez wyznaczony z góry plan.



Kondukt pogrzebowy na pl. św. Aleksandra

Nocne wachty są zwykle cięższe niż dzienne. Niewątpliwie, najbardziej narażona na wszelkie kaprysy morza jest załoga pokładowa, często bowiem jest zmuszona pracować na deszczu, wietrze, mrozie, zmywana falami morskiemi, przelewającemi się przez pokład a nawet sięgającemi nadbudówki okrętowej. Tutaj najmniejsza nieuwaga może być przypłacona kalectwem, a nawet i życiem. W czasie wielkiego zimna i burzliwej pogody, marynarze pokładowi zazdroszczą swym kolegom pracującym w cieple pod pokładem, i odwrotnie przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, załoga maszynowa zazdrości tym, co się rozkoszują świeżem powietrzem na pokładzie, gdy objęci promieniami słonecznemi, cieszą się pięknemi widokami jakich na lądzie nigdy się nie spotyka.

J. Woźnicki.

Na żaglach do Egiptu

„Statek żaglowy „Elemka", własność Ligi Morskiej i Kolonjalnej, opuścił port gdyński, udając się z ładunkiem do Aleksandrji w Egipcie i Jaffy w Palestynie". Taką notatkę przeczytali już w pismach codziennych członkowie Ligi.

Cieszyć się, czy smucić?

Entuzjaści cieszyć się będą napewno. Liga w ciągu półrocza zainicjowała i przeprowadziła pionierską wyprawę handlową s. s. Poznań do Afryki Zachodniej, a obecnie znów wysyła już własny statek do Afryki, tym razem północno - wschodniej. Pesymiści może będą trochę grymasić, gdyż pono Liga nie powinna robić konkurencji już istniejącym linjom polskim okrętowym, ale zarazem — tak, pocichu, będą dumni, że jednak i w dziedzinie czynu na morzu L. M. K. przeprowadza swoje zamiary.

Kto ma rację?

Jesteśmy już w drodze, i , o ile chodzi o nas, tych, co na „Elemce" udali się w długą podróż, to my zdanie swoje mamy już ustalone. Gdyby „Elemka" była jakąś starą krypą, która idzie, jak żółw, ciecze, jak sito, nie daje gwarancji dowiezienia towaru, wówczas moglibyśmy się namyślać. Ale już pierwsze dni naszej podróży, gdy jeszcze pogoda, jak dla żaglowca, zbyt piękna, bo wiatr słaby zupełnie, dają nam poznać, że statek nasz — to pierwszorzędny nabytek. Idzie dobrze, trzyma się na wietrze doskonale, łatwo daje się powodować sterem. Cóż więc więcej możemy od statku wymagać?

A przecież Liga robi próbę, zresztą wzorem innych narodów, stworzenia statku, który byłby frachtowcem, woził towary, opłacał sam swoje potrzeby, a zarazem był statkiem szkolnym. Przecież na pokładzie „Elemki" znajdują się uczniowie Szkoły Morskiej, którzy w ten sposób zdobywają praktyczne wykształcenie morskie. I pracują istotnie: na statku żaglowym jest tej pracy więcej, niż na parowcu — to zmienia się kurs, to znów coś tam trzeba na żaglu zeszyć, to naprawić jakieś uszkodzenia, a przecież zarazem trzeba się uczyć nawigacji, obliczać pozycję statku, sterować, prowadzić dziennik okrętowy, wykreślać kurs statku i t. d. i t. d.

Oto podwójna rola, jaką spełnia „Elemka": jest statkiem szkolnym i zarazem przewozi polskie towary w daleki świat!

Dlatego też członkowie Ligi mogą śmiało być dumni z tego, że są właścicielami tego pięknego, pięciomasztowego szkunera: nie przyniesie on im wstydu, a oni ze swej strony mogą być zadowoleni, że ich własny ambasador pod banderą polską, ale i ze znakiem armatora — Ligi Morskiej i Kolonjalnej — w świat daleki poniesie wiadomość o tem, że własnym wysiłkiem zdobyto się u nas na tak wielki czyn. **11 maja. Na pokładzie Elemki.**

Wyprawa do Afryki Zachodniej

Na pokładzie s/s „Poznań"

Najdalszym punktem naszej wędrówki po zatoce Gwinejskiej było miasto dumy murzyńskiej, Lagos.

Przepiękna długa laguna o zielonej wodzie, na brzegu wielkie studwudziesto tysięczne miasto. Biali — to zaledwie mała cząsteczka tego wielkiego miasta — jest ich tu paruset. Panują murzyni pod kontrola urzędników angielskich. I miasto to jest istotnie murzyńskie: jest ich chlubą, ich marzeniem o przyszłości. Tu zobaczycie eleganckiego czarnego pana w nienagannie skrojonem ubraniu, z cudowną chusteczką w kieszonce, a rakietą w ręku: to wiceprezes Rady miejskiej Tu ujrzycie najwspanialsze auta angielskiej marki — przy kierownicy czarny szofer, na siedzeniu elegancki pan z czarną twarzą, obok niego czarna dama, udająca, że jej do twarzy w doskonale skrojonej europejskiej sukni: to jakiś czarny plantator z okolicy, sumiennie wydaje pieniądze, które otrzymał od białych za kakao i orzeszki palmowe. Tu zobaczycie miasto - ogród, gdzie w ładnych willach mieszkają czarni urzędnicy cła, policji, sądów.

Tu biały jest gościem... Ale gościem, który stara się nie widzieć gospodarza, chyba, że ten gospodarz przypomina sobie dawne czasy i wyczynia jakieś dziwne głupstwa: wówczas cichnie gospodarz, robi się małym, bo gość jest zbyt silny i umie rządzić!

A jednak słusznie Lagos jest dumą murzynów.

Jeszcze istnieje tutaj „Król Lagos" — taki kiedyś potężny czarny monarcha, który dziś żyje z apanaży, przyznanych mu przez Anglików.

Przepiękne Lagos jest słusznie chlubą czarnych...

*

Ostatni nasz port w Afryce Zachodniej. A zwiedziliśmy ich cały szereg: Monrowja, Takoradi, Port Bonet, Cape Coast Castle, Winneba, Akra, Lomê, Lagos. Podróż nasza ma się ku końcowi: sprzedaliśmy towary polskie, bierzemy kakao i orzeszki palmowe, które dotąd kupowaliśmy w Londynie, Rotterdamie i Hamburgu.

Dla nas, uczestników tej wyprawy, Afryka była czemś zupełnie nowem, czemś zupełnie odmiennem od tego, co dotąd widzieliśmy. Dlatego też i każdy port nowy miał własne oblicze, każdy był inny.

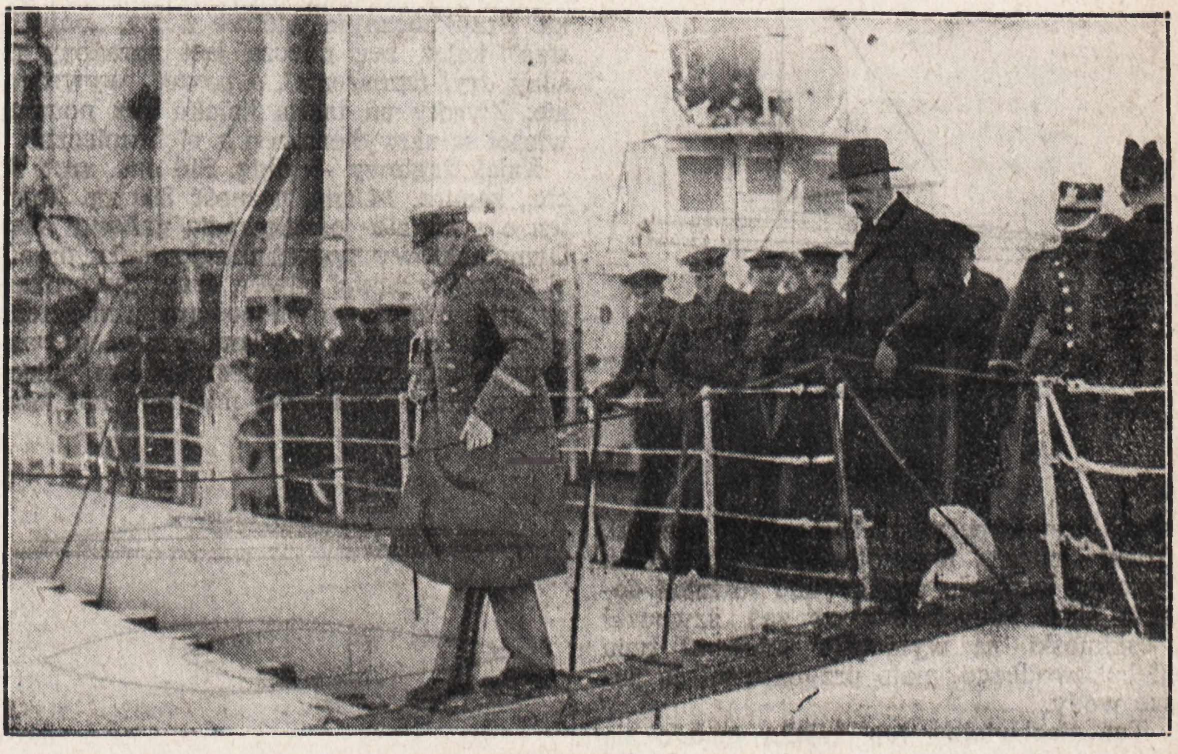
Tak było i przy przyjściu do Freetown, stolicy Sierra Leone, kolonji angielskiej. Ale tu Afryka zrobiła nam niespodziankę: pokazała nam góry afrykańskie, pokazała olbrzymią zatokę, będącą właściwie ujściem dużej rzeki, po której statki oceaniczne idą 80 km w głąb lądu.

Przeszło godzinę idzie się z morza do portu wzdłuż brzegu, położonego blisko drogi, którą przesuwa się statek. Tam nad wybrzeżem piętrzą się góry o wysokości naszego Beskidu. Afryka na pożegnanie zrobiła nam przegląd widoków afrykańskich.

Oto wioska rybacka murzyńska pod palmami. A dalej ogród i willa jakiegoś białego zdobywcy. Dalej znów mały domek, jakiś nasyp, który po bliższem obejrzeniu okazuje się fortem angielskim: z za nasypu ciekawie wyglądają długie lufy armat. Dalej znów wioska, już budowana przez białych dla czarnych: szarawe mury z cementowych pustaków i dachy z falistej blachy.

I wreszcie miasto. Ogromna reda (miejsce w zatoce, gdzie stoją duże statki), gdzie stoimy na kotwicy. Przed nami wysokie wieże radjostacji, a wyżej kościół Metodystów — Weslegan. Na wysokim brzegu targ murzyński: tłum, kręcący się koło kramów i kramików, czarne postacie, owinięte w płaty bawełnianej materji. Ulice pełzną ku górze. Dużo domów już o kształcie europejskim. Na stokach i szczytach najbliższych pagórków wille, ciemnozielona roślinność, drzewa.

Takim widokiem żegnała nas Afryka...



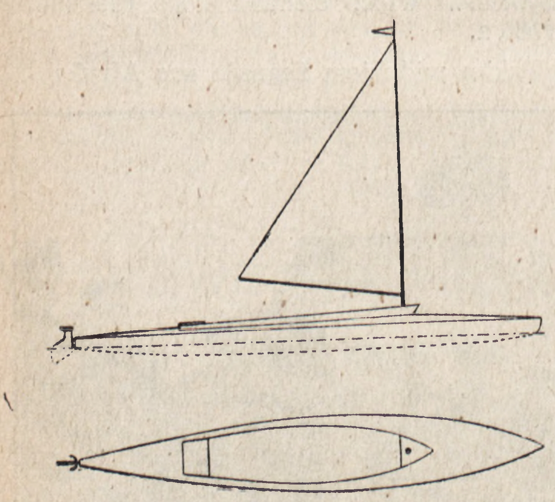
Marszałek J. Piłsudski schodzi z O. R. P. „Wicher"

Kajaki z dykty

Najlżejszą łodzią jest kajak dyktowy. Dzięki małemu zanurzeniu (średnio 12 cm.) i mocnemu dyktowemu dnu, usztywnionemu **wzdłużnicami,** kajak nadaje się do turystyki na wszelkiego rodzaju rzekach, zaś dzięki swej lekkości może być w razie potrzeby łatwo przenoszony.

Konieczną cechą każdej jednostki pływającej jest jej **stateczność.** W wąskich kajakach typu szwedzkiego, a zwłaszcza eskimoskiego stateczność jest zdobywana przez skośne głębokie dno o dość ciężkiej **stępce,** (kil, dolna podłużna belka), co w rezultacie daje duże zagłębienie. Kajak zaś dyktowy stosunkowo szeroki o płasko owalnem dnie, dającem mu pełną **stateczność,** jest kajakiem o małem zanurzeniu, a wystający **grzebień zewnętrznej stępki** zapobiega tylko **„myszkowaniu“** kajaka t. j. jego schodzeniu wprawo i wlewo z kursu przy każdorazowem jednostronnem pociągnięciu wiosłami.

Typ ten jest specjalnie konstruowany na



Typ II.

nasze płytkie pełne mielizn rzeki i rzeczki, dzięki jednak prawidłowemu obciążeniu i mocnej budowie wytrzymuje również dobrze silne falowanie, typy zaś szwedzki i eskimoski są wyłącznie kajakami typu głębokowodnego, mało przydatnemi na nasze wody.

Ten niechwiejny typ kajaka nadaje się również do wędkarstwa, wędkarz **zaś,** siedząc nisko na dnie, jest nawet w pobliżu kajaka przez nie niewidziany, dzięki czemu może niezbyt daleko zarzucić wędkę, co ułatwia mu podcinanie ryby haczykiem.

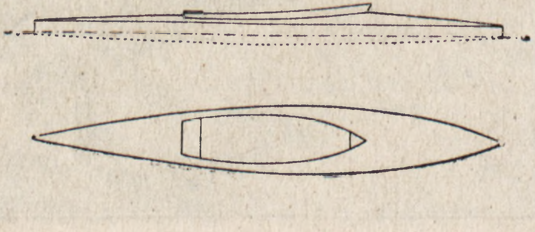
Do budowy kajaka należy używać sosnowych desek grubości do 15 mm. dobrze klejonej, olszowej dykty grubości 4 mm. i jedynie na **dziobnicę** (przód) i **tylnicę** (tył) oraz na **falochron** potrzebny jest jesion lub dąb. Koszt materjału drzewnego wynosi ok. 30 zł., gwoździe i wkrętki 5 zł., farba i lakier 5 zł.

Najczęściej używanemi odmianami kajaków dyktowych są:

Kajak wiosłowy — dług. 510 cm., szer. 72 cm., zanurz. 9 cm., waga 32 kg., nośność 200 kg. Słowem oprócz dwóch wioślarzy (150 kg.) dźwiga jeszcze 50 kg. bagażu.

Kajak turystyczny — dług. 510 cm., szer. 80 cm., zanurz. 12 cm., nośność 250 kg. t. j. 100 kg. bagażu. Kajak ten jest zaopatrzony w **bermudzki żagiel** 2,5 m^2 (trójkątny żagiel bezpośrednio zmocowany z masztem) oraz w ster. Żagiel na tym **bezmieczowym** kajaku może być używany tylko przy wietrze z tyłu t. j. „pełnym“ oraz przy „półpełnym“, czyli gdy wiatr dmie więcej z tyłu, niż z boku. Przy bocznym wietrze t. zw. „półwietrze“ kajak bez miecza jest narażony na silny dryf (znoszenie), a nawet wywrócenie. Zwroty na takim kajaku bez pomocy wioseł są niewykonalne i b. niebezpieczne.

Kajak żaglowy — dług. 510 cm., szer. 90 cm., zanurz. 14 cm., nośność 300 kg. Kajak ten o systemie ożaglowania **gaflowy slup.** Dwupłachtowy system ożaglowania: przedni trójkątny żagiel kliwer, drugi czworokątny grot, częściowo zmocowany z masztem, górną zaś częścią z ukośnem drzewcem zwanym gaflem, łącznej powierzchni 5 $m.^2$ miecz i ster, które na każdej mieliźnie lub innej

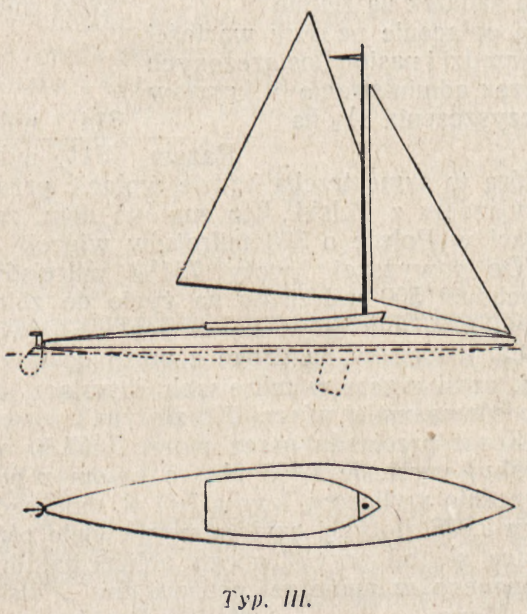


Typ. I.

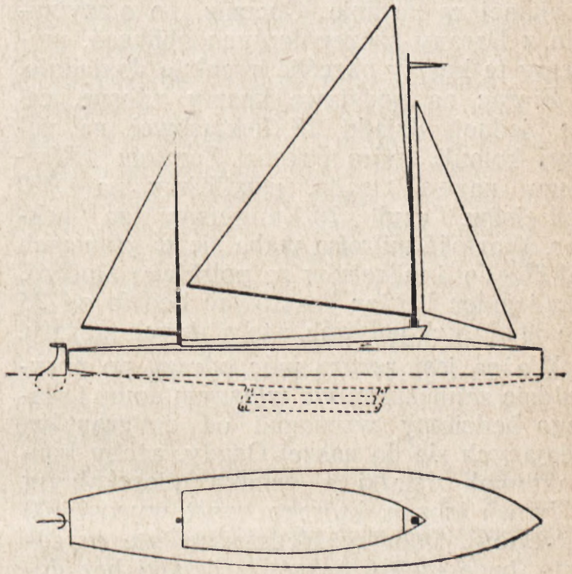
podwodnej przeszkodzie same się składają, a następnie opuszczają do poprzedniego zawieszenia. Na tym kajaku można robić wszystkie zwroty żeglarskie i iść „na wiatr“ (w przybliżeniu 250 pod wiatr), oraz zmieniać **halsy.** (Nastawiać prawą, lub lewą stronę żagli pod wiatr). Żeglować można na nim na wielkich jeziorach, a nawet na morzu.

Morski kajak żaglowy — dług. 510 cm., szer. 102 cm., zanurz. 16 cm., nośność 375 kg., ma poza ożaglowaniem **gaflowy slup** 5 m^2 jeszcze i **bezań — żagiel** 1 $m.^2$ Trzeci trójkątny żagiel na drugim tylnym maszcie ustawionym za tylnią krawędzią falochronu, czyli łącznej powierzchni 6 $m.^2$. Kajak ten posiada półskładany miecz na specjalnych zawiasach i jest pełnowartościową jednostką żaglową. Długość każdego z 4 typów wynosi 510 cm., Szerokość zaś nie przekracza 105 cm., **co by bardzo utrudniało używanie dwupiórkowego kajakowego wiosła.**

Wiosłowanie. Od prawidłowego wiosłowania zależy szybkość łodzi i oszczędzanie sił wioślarza. Początkujący kajakowcy zwykle ciągną do siebie zanurzone piórko wiosła, zginając rękę po stronie zanurzenia. Jest to nieprawidłowe, ręka się męczy, na palcach robią się pęcherze, wioślarz suwa się siedzeniem wzdłuż kajaka, zanurzone piórko pozostaje za wioślarzem i przy wyjmowaniu stawia opór w wodzie. Prawidłowe wiosłowanie kajakowem wiosłem polega na: 1) możliwie dalekiem zagarnięciu wody **wklęsem** wiosła, 2) wyprostowywaniu podniesionej ręki, dłoń zaś ręki po stronie zanurzenia jest miejscem oporu i centrem zwrotu wiosła. W ten sposób zamiast



Typ. III.



Typ IV.

ciągnięcia ręką po stronie zanurzenia pcha się drugą ręką podniesiony koniec wiosła, wioślarz ma opór plecami o oparcie, a zanurzone **piórko po minięciu w wodzie wioślarza** ustawia się samo wklęsem swej krzywizny wzdłuż fali biegu i dlatego bez oporu wychodzi pionowo z wody. Przy zwrotach i **kontrowaniu** sposób wiosłowania jest podobny, tylko że górna ręka jest punktem oporu, a wyprostowaniu podlega dolna po stronie zanurzenia. Rytm i zasięg nadaje przedni wioślarz, tylny stosuje się do pierwszego.

Cena materjału budowlanego kajaka wzrasta wraz z jego szerokością: mniej więcej typ II — 46 zł. III — 52 żł., IV — 60 zł., do czego dochodzą koszty żagli — dla typu II — 5 zł. za 1 m. kwadr., dla typu III — 8 zł. za 1 m. kw., dla typu IV — 12 zł. za 1 m. kw.—pozatem doliczyć należy koszt masztu i takelunku, stanowiący ok. 50% wartości żagli. Orjentacyjna cena robocizny wynosi ok. 100% kosztów materjału wraz z żaglami i **takelunkiem** (ożaglowanie i olinowanie).

inż. A. Pauly.

Kolonja Wola morska w Paranie

W poprzednim numerze „Polski na Morzu“ podaliśmy przybliżone koszty wyjazdu i osiedlenia się na kolonji Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Paranie. Obecnie, po otrzymaniu z Parany szczegółowych obliczeń, możemy te koszty określić zupełnie dokładnie.

Biorąc za podstawę koszty włosne, cenę jednej działki 25 hektarowej na naszej kolonji, którą Prezes Zarządu Głównego nazwał Osadą, ustaliliśmy na 1.750 milrejsów, czyli 70 milrejsów za hektar. Wartość milrejsa waha się w granicach od 2½ do 3 milrejsów za polskiego złotego, czyli jeden hektar kosztować będzie od 25 do 30 złotych polskich, i to płatnych na raty.

Ważną jest rzeczą móc odrazu po przyjeździe zamieszkać we własnym domu i dlatego będziemy wymagali od emigrantów, udających się do naszej Osady, ażeby kontraktowali działki z domem mieszkalnym o dwóch izbach, którego koszt wynosi 600 milrejsów. Rodziny biedniejsze, ale pracowite, będą mogły nabywać działki bez domów mieszkalnych i budować je sposobem domowym tem bardziej, że budulcu na żadnej działce nie brak.

Administracja Osady przygotuje pod zasiew na każdej działce 1½ ha, ale cena działki przez to wzrośnie o dalsze 300 milrejsów. Pozatem każdy kolonista musi się zaopatrzyć w nasiona, sadzonki, niezbędny inwentarz i temu podobne. Minimalny więc koszt osiedlenia na działce w Osadzie wyniesie:

Cena działki	milrejsów 1.750	
Przygotow. 1½ ha pod zasiew	300	
Nasiona i sadzonki	150	
Dwie motyki	12	
Pniakówka	10	
Łopata i rydel	7	
Dwoje wideł	9	
Grabie żelazne	4	
2 fojsy do wycinania drzew	14	
Polewaczka	10	
Siekiera	12	528
Razem milrejsów		2.278

Dla zamożniejszych dojdzie jeszcze koszt domu w sumie 600 milrejsów.

Poza nasionami i niezbędnemi narzędziami, których dostarczy administracja po cenach podanych powyżej, każdy osadnik musi zaopatrzyć sie natychmiast po przyjeździe w krowę, nierogaciznę i drób, na co należy przewidywać kwotę 600 milrejsów, i posiadać pieniądze na przeżywienie rodziny w ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy pobytu, na co potrzeba około 500 milrejsów. Pług, brona, konie w początkach gospodarowania nie będą potrzebne, ale kto będzie mógł zabrać jakie narzędzia z Polski — to niech zabiera.

Pozostają jeszcze koszty podróży przez ocean i koszty drogi z portu Santos, gdzie emigranci będą lądowali, do Osady w Paranie. Cena karty okrętowej dla osoby dorosłej wynosi 667 zł. 50 gr., a koszt drogi z portu do kolonji nie przekroczy 80 milrejsów czyli 30 zł. od osoby. Warunki płatności będą następujące:

Za ziemię będzie się płaciło przed wyjazdem, w Polsce, 25% całej należności, a resztę w 4-ch ratach rocznych, przyczem pierwszą ratę płaci się w dwa lata od dnia przyjazdu na kolonję.

Za narzędzia, nasiona, sadzonki, przygotowanie ziemi pod zasiew i ewentualnie dom, osadnik płaci 50% gotówką przed wyjazdem z Polski, a resztę w czterech rocznych ratach, razem z ratami za ziemię.

Słowem, rodzina dwuosobowa, wyjeżdżająca na kolonję w „Osadzie“, musi posiadać w gotówce conajmniej 2 tysiące złotych, a mianowicie:

Na zadatek na ziemię	437½ milr.
Na opłacenie połowy wartości narzędzi i nasion dostarczonych przez administrację i kosztów oczyszczenia 1½ ha	314 milr.
Razem	751½ milr.

którą to sumę trzeba będzie wpłacić przed wyjazdem z Polski. Kto zamówi dom, zapłaci w Polsce o 300 milrejsów więcej.

Do powyższej kwoty 751½ milrejsów dochodzi 500 milrejsów na życie do zbiorów, 600 milrejsów na inwentarz żywy i 160 milrejsów na drogę z portu do kolonji, czyli razem w milrejsach 2 tysiące, co się równa mniej więcej 700 złotym.

Koszt przejazdu przez morze (667,50 od osoby) wyniesie 1.335 zł., co razem z poprzednio wyliczoną kwotą 700 zł. daje ogółem 2.035 złotych, czyli sumę niewiele różniącą się od przybliżonego obliczenia, dokonanego w numerze poprzednim „Polski na Morzu“.

Michał Pankiewicz

Z wybrzeża i morza

Ogólne obroty portu gdyńskiego za kwiecień r. b. wyniosły prawie 628 tysięcy ton, z czego na obrót zamorski przypadło blisko 579 tysięcy ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem i wnętrzem kraju blisko 39 tysięcy ton. Chociaż w porównaniu z kwietniem r. ub. obroty towarowe za kwiecień r. b. wzrosły o przeszło 5 i pół tysiąca ton, to jednak w porównaniu z marcem r. b. wskutek znacznego spadku obrotów zamorskich spadły o przeszło 86 i pół tysiąca ton.

Ku zbliżeniu zaplecza do Gdyni. W drugiej połowie maja r. b. rozpoczną się roboty przy budowie kolei Toruń — Sierpc, stanowiącej przedłużenie istniejącej linji Nasielsk — Sierpc. Nowa ta linja będzie jednem jeszcze ogniwem komunikacyjnem, łączącem wnętrze kraju z portem gdyńskim i gdańskim, a będzie miała tem większe znaczenie, że będzie szła przez dzielnicę o wysokiej kulturze rolniczej, a która dotychczas była bardzo upośledzona pod względem połączeń kolejowych z innemi dzielnicami kraju. Linja ta będzie oddana do eksploatacji prawdopodobnie już w roku przyszłym.

Połów ryb morskich w kwietniu r. 1935. Polskie połowy morskie w kwietniu r. b. dały ogółem 1.069.530 kg. ryb wartości 255.723 złotych, z czego na połowy przybrzeżne przypadło 932.840 kg. wartości 230.028 złotych, a na połowy pełnego Bałtyku pod Bornholmem 136.690 kg. wartości 25.695 zł.

Podróże pionierskie. Jak wiadomo, Liga Morska i Kolonjalna, realizując hasło nawiązania ściślejszych stosunków handlowych z państwami kolonjalnemi, wysłała w styczniu r. b. s/s „Poznań" z towarami polskiemi w pierwszą podróż pionierską do portów Afryki zachodniej. W dniu 18 kwietnia s/s „Poznań" powrócił szczęśliwie do Gdyni, przywożąc pełny ładunek ziarna kakaowego, oleju palmowego i kopry. Wynik wyprawy należy uważać za wysoce pozytywny. Statek „Poznań" zabierając z Polski pełny ładunek, sprzedał go w portach Afryki zachodniej. Najważniejszą jednak korzyścią jest nawiązanie bezpośredniego kontaktu z rynkami afrykańskiemi, które przedstawiają duże możliwości dla naszego eksportu. W kilkanaście dni później, bo 8 maja r. b. wyszedł z portu gdyńskiego żaglowo-motorowy statek „Elemka", będący własnością Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Statek ten z ładunkiem 1.390 ton drobnicy, głównie żelaza, cementu, naczyń emaljowanych, ma zawinąć do Alexandrji i Jaffy. Dowódcą statku jest kapitan Szczygielski. Załogę statku, złożoną z 37 osób, stanowią częściowo, w liczbie 14, praktykanci — uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej.

Regularna komunikacja między Polską a Belgją. Niedawno spuszczony na wodę w stoczni angielskiej w New Castel statek „Hel" przybył w dniu 23 kwietnia do Gdyni, gdzie został uroczyście poświęcony w dniu 24 kwietnia. Statek „Hel" będący własnością Żeglugi Polskiej, ma kursować trzy razy miesięcznie na linji Gdynia — Antwerpja, utrzymując w ten sposób regularną komunikację towarowo - pasażerską między Polską a Belgją.

Latarnia morska z XVII wieku w Helu. W czasie robót niwelacyjnych przy hotelu „Polonja" we wsi Hel natrafiono na starą szkarpę, zabrukowaną wielkiemi głazami. Na podstawie dotychczasowych badań należy przypuszczać, że szkarpa ta mogła służyć w dawnych czasach za miejsce palenia wielkich ognisk, które miały służyć za latarnie morskie. Są również przypuszczenia, że szkarpa jest pozostałością jakichś urządzeń fortyfikacyjnych z XVII wieku.

Przewodniczący Funduszu Obrony Morskiej Inspektor Armji gen. dyw. Kazimierz Sosnkowski w porozumieniu z Zarządem Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej postanowił, zgodnie z § 2 statutu F. O. M.-u, postawić wniosek do Prezesa Rady Ministrów, aby dotychczas zebrane kapitały na F. O. M. przekazać na budowę łodzi podwodnej im Marszałka Józefa Piłsudskiego, na który to cel prowadzi w wojsku zbiórkę „Fundacja Łodzi Podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego".

Wobec powyższego, Zarząd Główny LMK wzywa wszystkich swych członków, Zarządy Okręgowe, Obwodowe, Oddziałowe, Koła Młodzieży, wreszcie wszystkich swych przyjaciół do jaknajintensywniejszej zbiórki na F. O. M. konto w P. K. O. Nr. 30680, aby jak najprędzej Łódź Podwodna im. Marszałka Józefa Piłsudskiego mogła być zbudowana.

Z życia Kół Szkolnych L. M. K.

Zarząd koła przy szkole powsz. żeńskiej im. Isakowicza we Lwowie w dalszym ciągu wykazuje dużą żywotność. W kwietniu urządzono dwa razy piękny obchód ku czci naszego morza, raz dla młodzieży tej szkoły, a następnie dla publiczności. Program obejmował: przemówienie okolicznościowe, pogadankę z przeźroczami p. t. „Nasz Bałtyk", szereg deklamacyj, inscenizację p. t. „Latarnia morska", obrazek sceniczny „Zew Morza", na zakończenie członkinie koła wykonały „taniec marynarzy" w odpowiednich kostjumach. Uroczystość tę zorganizowano pod kierunkiem opiekunki koła, p. Anny Eberlówny. Czysty dochód z obchodu koło przeznaczyło na zakup znaczków Funduszu Obrony Morskiej.

Koło przy szkole powsz. Nr. 5 we Włocławku, liczące 105 członków, rozwija coraz bardziej ożywioną akcję, zmierzającą do zapoznania młodzieży tej szkoły z wszelkiemi zagadnieniami, dotyczącemi naszych spraw morskich. Członkowie koła wykazują także wielkie zainteresowanie młodzieżą polską na emigracji, z którą nawiązano korespondencję; nadto postanowiono przesyłać naszej młodzieży zagranicą książki i pewne pomoce naukowe.

Nie mniej szeroką działalność prowadzi koło przy szkole powsz. Nr. 2 im. M. Konopnickiej w Katowicach, dzięki energicznej akcji opiekunki koła, p. Karoliny Drzałowej. Koło to liczy przeszło 200 członków. Liczne zebrania są urozmaicane pięknemi przezroczami; często urządzane są imprezy na cele F. O. M., ostatnio przesłano 30 zł., zebrane na specjalnem przedstawieniu. Obecnie członkowie koła organizują wycieczkę do Gdyni.

W Okręgu Radomsko - Kieleckim osiągnięto piękne wyniki w akcji organizowania nowych kół szkolnych. W ciągu ostatnich trzech miesięcy powstały następujące koła:

Przy Szkole Powsz. w Rudkach, pow. Kozienice, — Nr. 1 im. T. Kościuszki w Skarżysku - Kamiennej, — Nr. 4 im. J. Słowackiego w Skarżysku - Kamiennej, — w Bogorji, pow. sandomierskiego, — im. H. Sienkiewicza w Miechowie, — w Szewnie, pow. Opatów, — Nr. 4 im. E. Orzeszkowej w Będzinie, — w szkole męskiej w Zwoleniu, pow. Kozienice, — Gimn. Tow. Szkoły Społecznej w Częstochowie, — Szkole Powsz. w Turowicach, pow. Końskie, — w Lubieni, pow. Iłża, — Męskiej w Stopnicy, — Żeńskiej w Stopnicy, — w Pawłowicach, pow. Iłża, — w Niemierzycowie, pow. Iłża, — we Wzdole Rządowym, pow. Kielce, — w Firleju, pow. Radom, — w Solcu - Zdroju, pow. Stopnica, — Gimn. im. H. Kołłątaja w Pińczowie, — Szkole Rolniczej w Wacynie, pow. Radom, — Zawodowej Żeńskiej P. M. S. w Kielcach, — Powsz. w Rudzie Wielkiej, pow. Radom, — w Miechowie, Charsznicy, — Nr. 8 w Kielcach, — w Rogowicach, pow. Kielce, — w Nowym Dworze, pow. Radom, — im. Marji Konopnickiej w Miechowie, — im. Marsz. Piłsudskiego w Klimontowie, pow. Jędrzejów, — Państw. Seminarjum Naucz. Męsk. im. St. Żeromskiego, w Kielcach, — Gimn. Koedukacyjnem w Końskich, — Szkole Powsz. Nr. 2 w Skarżysku - Kamiennej.

OBÓZ PROPAGANDOWO — ŻEGLARSKI NAD JEZIOREM NAROCZ.

Zarząd Główny LMK. organizuje w czasie tegorocznych wakacyj letnich obóz propagandowo - żeglarski nad jeziorem Narocz dla członków kół szkolnych LMK. w wieku od lat 14-u obojga płci. Obóz będzie trwał od 19 czerwca do 15 sierpnia r. b. i będzie obejmował 2 turnusy: 1-y turnus od 19.VI. do 16.VII. r. b., 2-gi turnus — od 18.VII. do 15.VIII., r. b.

Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt w obozie wynosi Zł 45.—, za korzystanie z taboru — Zł. 5.—, razem Zł. 50.—.

Zgłoszenia na obóz już się przyjmuje, przy zgłoszeniu należy wpłacić zadatek w kwocie Zł. 10.—, lub całą sumę t. j. Zł. 50.— na konto P. K. O. Nr. 367 Zarządu Głównego LMK., z zaznaczeniem na odwrocie przekazu „obóz nad Naroczą 1-y (lub 2-i) turnus".

Udział w obozie należy zgłaszać pod adresem: Zarząd Główny LMK., Warszawa, ul. Widok 10.

Uczestnicy (czki) mogą się zgłaszać na jeden turnus lub na obydwa. Najkrótszy pobyt w obozie trwać będzie cztery tygodnie.

Celem obozu będzie dać uczestnikom praktyczne i teoretyczne wiadomości z zakresu żeglarstwa, pływania różnemi sposobami i wychowania fizycznego. Ponadto uczestnicy otrzymają wiadomości z zakresu wszystkich najważniejszych spraw, dotyczących naszego morza.

Zgłoszenia przyjmuje się: na 1-y turnus do dn. 10.VI. r. b., na 2-gi turnus do dn. 5.VII. r. b.

Szczegółowe instrukcje piśmienne otrzyma każdy po zgłoszeniu się.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW LMK

Dnia 1 czerwca odbywa się VI Walny Zjazd Delegatów L. M. K. w Gdańsku, skąd uczestnicy Zjazdu odjadą statkiem s/s „Kościuszko" na wyspę Bornholm. Po powrocie, w dniu 3 czerwca, zjazd zostanie zakończony.

Ze względu na wielką żałobę narodową, Zjazd będzie miał charakter poważny i skupiony.

PRZYŚPIESZENIE SPŁYWU

Ze względów technicznych spływ do Morza Czarnego nastąpi o tydzień wcześniej. Zbiórka w Kołomyji została wyznaczona na 14 lipca, zaś odpływ w dniu 15 lipca.

Natomiast zakończenie spływu pozostanie w terminie początkowym, t. j. 18—19 sierpnia. Na żądanie, Biuro Zarządu Głównego L. M. K. wysyła dodatek do programu spływu.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3